Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas
Carpeta Nº 1113 de 2011

Versión Taquigráfica N° 871 de 2011

DISPOSICIONES DE SEGURIDAD PARA VEHÍCULOS AUTOMOTORES

Se dispone su obligatoriedad en las unidades nuevas a partir del año 2016
ver exposición

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 16 de noviembre de 2011

(Sin corregir)

PRESIDE:	Señor Representante Jorge Pozzi.
MIEMBROS:	Señores Representantes Daniel Caggiani, Julio César Fernández, Ruben Núñez, Gustavo Osta y Pedro Saravia Fratti.
ASISTE:	Señor Representante José Carlos Cardoso.
INVITADOS:	Por la Empresa Boreal S.A., señores Rivadavia dos Santos, doctor Sergio Lotito, Ricardo Silva y Luis Pereira Suárez. ver exposición Por la Junta Departamental de Colonia, señores Ediles Silvina Amus, Marcel Bonnet, Héctor Blanco, Nibia Duarte y Carlos Laguarda. ver exposición

SEÑOR PRESIDENTE (Pozzi).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas tiene mucho gusto en recibir al señor Representante José Carlos Cardoso, quien se referirá al proyecto de ley de su autoría, que dispone que a partir del año 2016 los automóviles que ingresen al país deberán contar con determinados dispositivos de seguridad. Los miembros de la Comisión desean escuchar la exposición del señor Diputado a los efectos de tomar una resolución.

SEÑOR CARDOSO (don José Carlos).- Agradezco a la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas la posibilidad que me ha dado de explicar los fundamentos que me han llevado a plantear una iniciativa de esta naturaleza. Entiendo que esta propuesta es compartida por las autoridades del Gobierno, en la medida en que algunos organismos del Poder Ejecutivo están trabajando en iniciativas similares o parecidas, las cuales nos permitirán mejorar el nivel de equipamiento de los automóviles, evitando así que se produzcan graves accidentes de tránsito y los consecuentes efectos que tienen sobre la población, tanto desde el punto de vista económico como de las secuelas que dejan.

No voy a aburrir a los miembros de la Comisión aportando datos que todos conocen, ya que han recibido a la UNASEV en varias oportunidades. Por tanto, solo voy a referirme a algunos datos que considero relevantes y que deben ser motivo de preocupación.

En ese sentido, quisiera decir que el 90% de los accidentes mortales suceden en los países que tienen el 40% de los automóviles, y esta ecuación numérica necesita una explicación. ¿Por qué en los lugares en donde solo está el 40% de los automóviles acontece el 90% de los accidentes graves? Una de las razones vinculada a este dato, aparentemente contradictorio o raro, refiere a que las víctimas de esos accidentes viven en lugares que tienen los ingresos más bajos del mundo, es decir, forman parte de las poblaciones que acceden a vehículos de menor calidad, valor y equipamiento. Por esta razón los países que tienen el 40% de los vehículos son también los que tienen el 90% de las víctimas de accidentes de tránsito. Es claro que esas personas se movilizan en vehículos que no tienen una correcta protección.

También podemos decir que estos países son los que tienen menos normas de tránsito adecuadas, menos legislación vigente y una baja tasa de aplicación de la existente.

Estos datos nos llevan a decir que esto es lo que está sucediendo en nuestro país, lo cual se debe a que Uruguay utiliza vehículos que no tienen las condiciones adecuadas.

Entonces, al conocer estos datos, lo primero que hice fue analizar cómo funciona el primer mundo, que es en donde están los vehículos con mejor equipamiento. Haciendo ese análisis pude saber que a partir del año 2000 en la Unión Europea está prohibida la importación de autos que no tengan airbag y ABS. Y en este momento en que estamos discutiendo si estos dos implementos de los vehículos, que hace a la seguridad, se pueden transformar en obligatorios, la Unión Europea está incorporando la obligatoriedad del uso del ESP, que es un dispositivo de seguridad para los automóviles que evita el derrape, ya que se ha descubierto que es un elemento que genera graves accidentes de tránsito.

Es decir que en los países que tienen el 10% de las víctimas se están implementando normas de estas características que incrementan el nivel de seguridad de los automóviles.

En Uruguay estos niveles de seguridad son opcionales; los vendedores de autos dicen a los compradores que el precio puede ser menor si se le quitan los elementos que les pueden salvar la vida. En realidad, hasta los vehículos de bajo costo vienen con aire acondicionado; eso ya no es un opcional, pero lo siguen siendo el airbag y los frenos ABS. Y en algunos casos ni siquiera es opcional porque para estas latitudes los autos son fabricados sin esos elementos de seguridad. En realidad, al comprador de autos de media y alta gama se le permite optar por la incorporación de la bolsa de aire, que es lo que le va a salvar la vida, pero todos sabemos que para obtener un precio menor se prescinde de esos elementos.

En este momento ya no se ofrecen autos sin cinturón de seguridad, sin parabrisas o sin algún otro implemento, pero se ofrecen sin implementos que hacen a la seguridad y que permitirán salvar la vida del ocupante del vehículo.

Nosotros sabemos que la inquietud de la Comisión -algunos compañeros nos lo han dicho- también apunta a la carga tributaria, lo cual va de la mano de la incorporación de estos elementos en los vehículos, pero la idea es hacer más barata la incorporación de esos implementos. En realidad, lo que se busca es que solo se paguen los costos y no los impuestos adicionales porque, paradojalmente, esos elementos adicionales tienen impuesto. Por tanto, creo que tenemos que poner la mirada sobre los niveles de seguridad de los automóviles.

En el proyecto de ley hemos establecido una fecha tope a partir de la cual en Uruguay no podrán ingresar autos cero kilómetro que no tengan estos dos niveles de seguridad, ya que está demostrado que amortiguan notoriamente la gravedad de los accidentes. Cabe agregar que en algún momento se analizó la posibilidad de sustituir el cinturón de seguridad con la incorporación de los frenos ABS, pero distintas investigaciones demostraron que eran medidas complementarias y no sustitutivas. En Uruguay actualmente no se pueden vender vehículos sin cinturón de seguridad, porque su uso es obligatorio, y yo creo que ahora debería incorporarse a los vehículos estos dos nuevos elementos, poniendo una fecha tope.

Aclaro que la idea no es afectar a los importadores; por ello pusimos como fecha el año 2016, para que quienes tengan negocios arreglados con las fábricas sepan que a partir de esa fecha no estarán en condiciones de importar vehículos que no tengan incorporados estos dos elementos de seguridad. Por ahora, estamos

hablando de dos elementos pero, como dije, en Europa ya van por el tercero. Allí este problema ya está saldado y no se puede circular sin este tipo de implementos y están pensando en la utilización de otros, que ya están incorporados, como el que señalé anteriormente.

También quisiera decir que tengo datos estadísticos que confirman plenamente lo que estoy diciendo. Obviamente, sabemos que esta no es la única razón por las que ocurren los accidentes. En ello también influyen las condiciones de aplicación de las normas de seguridad en el tránsito y la implementación de algunas otras medidas preventivas como la aprobada en Uruguay relativa a la ingesta de alcohol. Obviamente, estas normas apuntan a bajar los niveles de accidentalidad. Yo creo que esas normas han sido beneficiosas, aunque todavía tenemos que dar algunos pasos más en es dirección.

Sin duda, todas las fábricas del mundo incorporan estos elementos en los vehículos, pero con la diferencia de que tratan de bajar los costos. Por tanto, creo que nosotros podríamos dar un paso adelante e incorporar la obligatoriedad de estos elementos a partir de 2016. De todos modos, quiero decir que haciendo consultas con los importadores automotrices podríamos adelantar esa fecha.

SEÑOR SARAVIA.- Me parece que esta iniciativa va en la misma línea de lo que hemos trabajado y visto en esta Comisión, con otros institutos y Ministerios que están abocados a la seguridad vial, no solo de quien se transporta en el vehículo, sino también de quien circula por la vía pública, ya que un auto que no frene bien, cualquiera sea el motivo, puede atropellar a un peatón.

Por otro lado, me parece que hay aspectos importantes a destacar.

Los airbag, han demostrado que tienen una utilidad muy importante, ya que en los accidentes protagonizados por autos que contienen este elemento hay mucho menos daño. Por ejemplo, en Uruguay un airbag vale US$ 400 más que en Japón -no voy a hablar de China, porque ese país tiene otros costos-, y de esa cifra, más del 50% equivale a los impuestos.

Nosotros tenemos una carga impositiva por la adquisición de vehículos, que es el IMESI, pero a esto se le suma un agravante. Cuando se votó el proyecto de ley relativo a las patentes se aprobó un aumento del IMESI a partir del 1º de enero a fin de contar con dinero suficiente para redistribuir entre las Intendencias a modo de subsidio.

Por otro lado, el ABS es un freno complementario, que tiene características particulares. Entre ellas, podemos destacar un mejor frenaje debido a que tiene una suspensión independiente. Esto quiere decir que cada rueda frena en función del pavimento en donde esté apoyada. Si un vehículo tiene que frenar en un lugar en donde hay pedregullo de un lado y asfalto del otro, cada rueda lo hace de manera distinta para evitar el derrape. Además, con este sistema frena mucho más fuerte.

Cabe agregar que el ABS es un complemento mucho más caro. Hoy los sistemas mecánicos han cambiado mucho. Un servofreno -como le llamábamos antes- asistido puede ser suficiente si el planteo del señor Diputado Cardoso tuviera un costo muy importante. De todos modos, creo que lo primero a tener en cuenta es la incorporación del airbag, que es un elemento trascendente. En algunos casos, puede ser considerado un accesorio suntuario, como los encendedores de los autos, que tienen un 120% de recargo por ser considerados de esta manera. En estos casos, ese elemento no está calificado porque viene como un equipamiento adicional. Digo esto porque el airbag y el sistema de freno son opcionales, y al no estar incorporados al kit básico pueden tener diferencias de precios y de costo de importación. Me parece que se debería hacer un paquete, incluyendo lo que el Gobierno y todos nosotros entendamos que puede llegar a favorecer al sistema global de seguridad. Pienso que el Poder Ejecutivo y el Ministerio de Economía y Finanzas, entendiendo que lo puede hacer por partes, puede sacar el impuesto específico al airbag y no incluirlo en el IMESI global del auto.

Además, las gamas de los autos, que son baja, media y alta, se caracterizan, además de por sus marcas, por la tecnología que traen. Un auto con computadora abordo no vale lo mismo que uno al que hay que darle pedal para que arranque. Esa es la realidad, y es un tema de mercado.

Por otro lado, el día de ayer le decía al señor Diputado Cardoso, de acuerdo a la información que manejamos, que el plazo establecido, fijado en 2016, es extremadamente largo, porque en el mundo ya es obligatorio el

uso de estos implementos. El problema es que algunos países de América Latina para poder ser más competitivos en el mercado interno importan autos con menos tecnología. Pero como actualmente hay una crisis importante en el mundo y los problemas climáticos han desestabilizado algunas fábricas, es muy fácil acomodar la situación. Y voy a poner un ejemplo. Ayer estuve hablando con algunas aseguradoras de autos, las cuales me dijeron que la competencia que hay hoy en día es tan importante que, por ejemplo, están empezando a entrar autos de Japón, que son más competitivos por la tecnología que traen, que valen menos que los que vienen de Brasil o Argentina. Quiere decir que también hay un problema de mercado.

En realidad, las empresas que tienen diagnosticadas sus proyecciones de compra no van a tener problemas si somos capaces de adecuar todos los detalles. Por supuesto, si las sacamos del mercado vamos a tener una queja permanente, pero creo que esto se puede acomodar si todas las partes ponemos un poquito de voluntad. Necesariamente, el Poder Ejecutivo tiene que analizar cómo bajar la carga impositiva -por ejemplo del IMESI- para algunos elementos de seguridad, el airbag el ABS o algunos otros implementos imprescindibles.

Además, las empresas tienen que adaptarse a esta nueva disposición. Por sus planes de negocios, según tengo entendido, en menos de un año todas las empresas recomponen lo que han comprado y han comprometido para vender al mercado uruguayo. En realidad, este es un mercado chico, "facilongo" y está muy subdividido. Cada marca tiene, más o menos, un porcentaje de mercado de acuerdo a la categoría de sus autos, y en función de eso hace sus previsiones, es decir, contrata con las fábricas madres o con las fábricas de armado que están instaladas en el MERCOSUR.

Reitero que en lo personal creo que la fecha tope de 2016 se puede bajar a 2013, sin ningún problema. Lo complicado es lograr que los sistemas de seguridad no configuren un incremento adicional extraordinario de los vehículos, los cuales deberán contar con determinadas características. Por supuesto, deberán ser controlados por el fabricante y deberán contar con la certificación que indique que esos elementos funcionan correctamente. Además, deberán estar regidos por nuestras normas internas, que establecen que los vehículos deben cumplir con determinadas condiciones para poder circular. Ahora se deberán agregar estos elementos, que no son elementos superfluos para autos de alta gama, sino que resultan imprescindibles para nuestro complicado circuito vial, que seguirá complicándose, teniendo en cuenta la cantidad de autos que se venden por año y el sistema de calles y caminería que tenemos. Todo esto hace que el cuello de botella sea cada vez más grande.

SEÑOR NÚÑEZ.- Yo también creo que no se puede esperar hasta el año 2016, teniendo en cuenta la situación del tránsito. Creo que si fijamos como fecha tope el año 2013 de todos modos podremos trabajar en el tema.

Creo que es imprescindible que los automóviles que lleguen a nuestro país cuenten con esa tecnología, ya que no puede ser que algunos sigan formando parte del tercer mundo y que otros no, porque pueden comprarse un auto con elementos que le permiten contar con mayor seguridad a fin de preservar su vida.

Por tanto, creo que estaría bien fijar la fecha para el año 2013, ya que contar con esos elementos de seguridad es sumamente necesario.

Los felicito por el proyecto, porque se habla mucho y a veces se hace poco.

SEÑOR CARDOSO (don José Carlos).- Quiero decir que comparto los aportes que se han hecho.

SEÑOR SARAVIA.- Acá tenemos autos que ya traen todo, y por tanto valen una plata muy distinta. Además, tenemos una gama de autos, en las que estas cosas son opcionales y otra gama en las que no son opcionales.

Si se va a comprar un auto chino, sabemos que no tiene ABS y no se lo pueden dar. Eso es así porque ya viene ordenado de fábrica para este hemisferio un auto con un precio de US$ 10.000. Entonces, sin querer ser populachero, podríamos plantear que los autos de alta gama se mantengan como están, porque quien puede comprar un auto de US$ 40.000, US$ 50.000, US$ 80.000 o US$ 180.000, sabe que todo eso ya está todo incluido. Podríamos considerar que el Ministerio de Economía y Finanzas o el Poder Ejecutivo pudieran ver cómo lograr mejorar las condiciones de seguridad de la gama baja. Y, eventualmente, podría bajarse un

impuesto, quitárselo, o cambiarlo, a esa gama pequeña que, además es la que tiene más dificultades de acceso a la compra de ese vehículo que todos tenemos ganas y derecho de tener.

Hace muchos años en Chile -bajo el signo ideológico anterior-, sostenían que una de las principales cosas era que el auto había dejado de ser un elemento cualquiera para ser imprescindible en la vida de la familia, para trabajar, para pasear o lo que fuera. Y fabricaron una cantidad de vehículos chicos -como la "Citroneta" -algunos de ellos llegaron hasta aquí a pasear-, cuyas ventanas no se bajaban con manija sino que se quebraban a la mitad. ¿Qué significaba eso? Es lo mismo que se hizo en Alemania con el Volkswagen, que significa auto del pueblo. Es decir que esta cuestión, que la miramos desde el lado de la seguridad también tiene otros aspectos sociales, que son muy importantes, y que podemos incorporar. En esa gama baja es donde tenemos que trabajar. El que tiene US$ 20.000 puede pagar US$ 400 por un airbag. Esto no me preocupa, pero sí me preocupan los que están debajo de ese monto. Después veremos qué hacemos con los autos usados, que nunca van a tener eso. Con el tiempo, va a pasar lo mismo que con el tema de las patentes, porque estamos previendo que a quince años todos los autos viejos no van a funcionar y que la patente va a operar en función de los autos cero kilómetro. El primer paso hay que darlo y después el tiempo se va a encargar de emparejar las cosas.

SEÑOR CARDOSO (don José Carlos).- Comparto lo que acaba de decir el señor Diputado Saravia. Solo agregaría dos o tres elementos.

La incorporación del ABS no es solo una cuestión de seguridad del auto y del que va en él, porque en función la forma en que un auto frena y se detiene puede o no afectar a terceros. Los datos estadísticos dicen que del millón doscientas mil personas que mueren anualmente por razones de tránsito más de la mitad son peatones o ciclistas que reciben el impacto del vehículo automotor. El tema del ABS mejora las condiciones de quien maneja el auto y también el riesgo de accidente frente a terceros.

Entiendo que es muy interesante que se analice la vía impositiva, respecto a los autos de baja gama o de bajo costo. El tema de la accesibilidad que uno pretende mantener -también lo pensé cuando elaboré el proyecto-, por ejemplo para los trabajadores o la gente que tiene un ingreso fijo no puede ser a costa de poner la vida en juego. Los datos que di demuestran que los más pobres son los que ponen los muertos, porque son quienes compran autos que no tienen calidad de circulación y tampoco condiciones de seguridad. Esto está comprobado porque, no hace mucho tiempo, en el Uruguay se hicieron pruebas de seguridad a los automóviles, e inclusive las marcas más relevantes a nivel mundial, en muchos de los vehículos que se importan para esta región del mundo, no logran superar los niveles de seguridad básicos. Es decir que estamos ante situaciones complicadas.

Me parece que el aporte que se hace de la quita del IMESI, por ejemplo a este tipo de implementos, es muy importante. Es tal cual como lo describe el señor Diputado Saravia: no necesitamos quitar el IMESI a los autos de alta gama, porque no tiene ninguna incidencia, pero sí a los de baja gama. Lo que no podemos hacer, por temor a que el auto se encarezca, es que siga circulando sin condiciones de seguridad. Con eso estaríamos condenando a la gente a conducir de manera riesgosa y poniendo -como ya sabemos- los muertos. Alcanza con mirar los números de muertos que tenemos en el país, que son dramáticos, más todos los costos. ¿Saben ustedes los costos que tiene esto en el sistema nacional de salud? No solo me refiero a los muertos, sino a la gente que necesita tratamientos, a las discapacidades permanentes, y a las pensiones o seguros de pensiones. Es decir, todo lo que esto trae aparejado, que son costos altísimos para el Uruguay.

SEÑOR FERNÁNDEZ.- Es cierto lo que acaba de decir el señor Diputado Cardoso en cuanto a los daños en la salud. También hay que considerar todo lo que se ahorra en gastos en salud y en dramas familiares, lo cual no se paga con ningún dinero.

SEÑOR PRESIDENTE.- Creo que ha quedado clara la posición del señor Diputado José Carlos Cardoso, y el sentimiento que tiene la Comisión con respecto al tema. Trataremos de lograr algún avance en la Comisión antes de llegar a fin de año.

Ante cualquier consulta, nos comunicaremos con el señor Diputado José Carlos Cardoso.

SEÑOR CARDOSO (don José Carlos).- Muchas gracias.

(Se retira de Sala el señor Diputado José Carlos Cardoso)

(Ingresa a Sala una delegación de la empresa Boreal S.A.)

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión tiene el gusto de recibir a una delegación de la empresa Boreal S.A., integrada por los señores Rivadavia dos Santos, Ricardo Silva, Luis Pereira Suárez y el doctor Sergio Lotito, que vienen a plantear una problemática que están viviendo.

SEÑOR LOTITO.- Soy el asesor jurídico de la empresa Boreal S.A.

Agradecemos la amabilidad de recibirnos, algo muy importante para nosotros de acuerdo con el tema que queremos plantear. Vamos a repartir un detalle para que tengan una noción de los temas que nos preocupan, y también para que conozcan las circunstancias en que se creó la empresa y la situación actual.

Queremos decir que la empresa Boreal S.A: tiene veinte años de existencia en el departamento de Rivera. Comenzó a trabajar con el transporte urbano y a los pocos años ingresó en el transporte carretero departamental. Actualmente cuenta con ochenta y dos funcionarios, veintiún unidades de transporte urbano y veintidós de transporte carretero.

La empresa siempre tuvo por finalidad brindar el mejor servicio posible en el departamento de Rivera, acercando a la gente a los lugares a los que necesita trasladarse. Con los años tuvo un desarrollo normal, hasta que hace algunos años la empresa comenzó a tener algunos problemas en el sector urbano. En el sector carretero no ha tenido inconvenientes de entidad.

Uno de los problemas graves del sector urbano consiste en no poder llegar al pago del laudo establecido para la actividad. Este problema ha acarreado diferencias en los aportes al BPS, sin perjuicio de que la empresa pagó como corresponde. En cuanto a la liquidación de los sueldos, hace algunos años que lo viene haciendo con algún desfase. Por tanto, el BPS generó un avalúo, que en este momento se está tramitando.

Uno de los principales problemas que hicieron que solicitáramos una entrevista con la Comisión tiene que ver con que hace tres o cuatro años la empresa ha intentado solucionar el problema ante la Intendencia de Rivera y el Ministerio de Transporte Obras Públicas. Hay una cantidad excesiva e indiscriminada de los pases libres que entrega la Intendencia de Rivera.

Hace unos años la empresa transportaba cerca de veinte mil pasajeros por día, y actualmente son tres mil ochocientos pasajeros, de los cuales, mil doscientos son pases libres entregados por la Intendencia de Rivera. Se ha intentado de todas formas que la Intendencia procurara una solución para esto y se han presentado varias peticiones con la finalidad de que la Intendencia nos indicara por qué razón entrega los pases sin identificar a cada persona, más allá de que no desconocemos que los discapacitados tienen derecho a ser transportados en forma gratuita, de acuerdo con la reglamentación de la Intendencia.

Aquí están presentes algunos funcionarios que trabajan en las líneas, y ellos pueden decir que tenemos cincuenta discapacitados y mil doscientos carnés de pase libre. Hace tres años hicimos varias peticiones porque queremos que la Intendencia limite los pases libres. Sin embargo, no los limita y no busca una solución para este problema. Ahora hay una nueva reglamentación relativa a los pases libres, pero no se está aplicando, porque siguen saliendo pases libres.

Esos pases libres llevan a una pérdida diaria de mucha plata, lo que redunda en que no se pueda cumplir con la obligación de cumplir con los laudos en forma.

Por otra parte, hace dos años y medio que tenemos problemas con los boletos de estudiante. Hemos tenido varias reuniones con Felipe Martín y con los contadores del Ministerio, y nos han dicho en forma continua que la plata se remite en tiempo y forma. Sin embargo, la empresa a nosotros nos dice que no llega la plata. El año pasado llevamos los comprobantes de los giros de la plata, que nos entregaron en el Ministerio, y cuando llegamos allá reconocieron que había llegado el dinero, que se habían confundido, y terminaron pagando lo correspondiente al año 2010 a comienzos de abril de 2011. Ahora seguimos con algunos problemas de desfase.

Actualmente, la empresa tiene una deuda de un millón y pico de pesos. Hace pocos días mantuvimos reuniones con el Ministerio y con algún Diputado de Rivera que se ha interesado por el tema. Hicieron algunas gestiones y la Intendencia hizo una entrega importante de plata, pero sigue debiendo. En definitiva, la plata llega pero no es entregada a las empresas. Esto pasa con Boreal S.A. y con alguna otra empresa.

Quisiéramos que nos indicaran algún mecanismo para poder resolver estas situaciones.

También es importante tener en cuenta qué es lo que ha llevado al desfase de la empresa y al riesgo de que se pierdan ochenta y cinco puestos de trabajo en forma directa, más todos los que se generan de forma indirecta. Esto deja al transporte urbano de Rivera muy mal porque la empresa es la que tiene la mayor cantidad de líneas, pero de esta manera no se puede seguir.

Con respecto al tema de los subsidios, además del de los jubilados, existe el famoso subsidio creado por la Ley Nº 18.180, que algunas empresas percibieron. En el Ministerio de Transporte y Obras Públicas se nos dijo que la empresa de Rivera no lo iba a recibir porque la Intendencia no ha hecho las gestiones pertinentes para ello. Y nosotros quedamos fuera del subsidio creado por ley.

Se trata de diferentes problemas que tienen que ver con la cuestión económica de la empresa. Reitero que en materia de transporte carretero, se está cobrando casi lo que dice el laudo. Pero en materia urbana, donde hay más funcionarios, es imposible.

La empresa enfrenta un avalúo con el BPS, con el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, y se nos ha embargado. Con algunos créditos se consiguió pagar la deuda.

Queremos que la Comisión tenga presente el problema con la Intendencia y por otro lado, entendemos que hay que tocar la puerta del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Hace unos días los muchachos estuvieron en una reunión con Felipe Martín, quien dijo al propio abogado de la Intendencia que la responsabilidad de los pagos y de los subsidios corresponde a la Intendencia.

Nos gustaría que la Comisión nos dijera qué camino seguir, porque ya hemos golpeado todas las puertas y no nos escuchan.

SEÑOR PEREIRA.- Soy funcionario administrativo de la empresa, y estoy en la parte de los boletos gratis.

Nosotros hemos intentado hacer negociaciones con la Intendencia porque, en lo que va del año, debemos por concepto de toque de andén una cierta cantidad, y queríamos conseguir un descuento de lo que ya hemos recibido -para quedar cero a cero- como hicimos el año pasado. Creemos que el toque de andén es alto para los transportes carreteros, porque a nosotros nos cobran lo mismo que a una empresa grande como Turil, que sale del departamento, y nosotros vamos a Tranqueras, Vichadero y Masoller. El año pasado conseguimos quedar cero a cero. Este año, hemos recibido algunas cuotas de la Intendencia, cancelando algunos envíos del Ministerio, pero todavía está en falta; nos deben varios meses. En setiembre nos hicieron una entrega a cuenta, pero quedó un saldo importante. Nosotros tenemos que mantener la empresa funcionando, para empezar, con dos mil litros de gasoil por día.

SEÑOR RIVADAVIA DOS SANTOS.- Quiero señalar que soy propietario de la empresa Boreal S.A. y que esta lucha viene desde hace mucho tiempo.

Nuestro problema se generó a partir del año 2006, cuando comenzó a ingresar a Rivera una gran cantidad de motos. Además, tenemos un taxi, llamado Taxi 20, que trabaja muy bien y a buen precio. En cambio, nosotros trabajamos mal y a un precio muy caro. Estoy hablando del transporte urbano. Estamos luchando desde el año 2006 para encontrar una solución. Hicimos un acuerdo para efectuar el pago de nuestra deuda en cuatro cuotas. La UNOTT y el sindicato de Boreal no lo homologaron. En aquella época, el ex Ministro Rossi nos dijo que debíamos pagar sí o sí. Hemos vendido algunos coches y cortado algunos servicios, como el de la forestación. Teníamos ciento dieciocho empleados y quedan ochenta y cuatro. Hemos achicado la empresa y hemos cumplido. El laudo que fija el Consejo de Salarios para Rivera es muy alto y cualquier empleado es consciente de ello, porque sabe la cantidad de boletos que se vende. La persona que trabaja en la parte de contabilidad puede confirmar que a veces se venden ciento ochenta o ciento noventa boletos en ocho

horas. Se venden entre tres mil ochocientos y cuatro mil boletos por día y hay alrededor de mil pases libres que no pagan el boleto. Estamos luchando junto al sindicato para cambiar eso, pero la UNOTT nunca nos ayudó. Cada seis meses tenemos el aumento de sueldo; hace poco se aumentaron casi 8%, pero el boleto no sufrió ninguna modificación. Ni nosotros ni los pasajeros queremos tener el boleto más caro de lo que está, porque la mayoría son jubilados, sin contar a los estudiantes del servicio gratuito, que son más de mil seiscientos; ese transporte lo hacemos con coches solamente para estudiantes de los liceos 1, 2, 3, 4 y UTU.

Hace cuatro años que tenemos subsidio de gasoil. Pero el subsidio para el boleto de jubilados sigue en la misma situación. El boleto de jubilado vale $ 8 y el boleto común vale $ 17. Queremos que nos den la diferencia del boleto de jubilado. A Rivera le corresponde alrededor $ 500.000 mensuales para las tres empresas de transporte urbano. Hicimos los cálculos con el Director de Tránsito de la Intendencia de Rivera y corresponderían a Boreal por el boleto de jubilado aproximadamente $ 320.000.

Los laudos se modifican cada seis meses y nosotros tratamos de acompañar lo mejor posible. Los empleados jamás hicieron paro. Pero, la Intendencia nos amenaza con enviar las líneas a licitación

No tememos perder líneas. Tenemos los coches y queremos seguir trabajando. Quiero resaltar que ANCAP de Rivera nos ha fiado combustible, lo que significa una gran ayuda para nosotros. El cheque que nos entrega la Intendencia inmediatamente lo endosamos y se lo entregamos a ANCAP.

El servicio siempre se cumplió, pero es difícil manejarse con la Intendencia. La ordenanza de la Comuna es del año 1946, cuando había dos coches en Rivera. Hemos mantenido varias reuniones para tratar de modificar la situación, pero no hubo ningún avance.

Actualmente, se realizó una nueva modificación del tránsito y del transporte a cargo del ingeniero Lucas Facello. Pero hace meses que están por hacer las modificaciones de las líneas. No sabemos nada acerca de cómo van a quedar las líneas de Rivera.

SEÑOR SILVA.- En cuanto a los pases libres, queríamos saber de quién era la responsabilidad de entregarlos. Se habló con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas al respecto, pero nunca se aclaró el tema. También, hablamos con el señor Felipe Martín, que nos dijo que había que dirigirse a quien emitía los pases libres. Actualmente, se están dando alrededor de mil doscientos. La Intendencia reconoce esta situación, pero no se hace responsable; derivó a la empresa la responsabilidad de pedir el pase libre y ver por qué motivo lo tiene la persona. No es función de la empresa. Es responsabilidad de la Intendencia.

SEÑOR NÚÑEZ.- No soy ajeno a la situación de los pases libres; inclusive, cuando fui Edil estuve ocupándome del tema.

Es una cuestión que ya está más que estudiada y lo que estaría faltando es que la Intendencia tuviera un acercamiento con la empresa. Yo siempre me puse a la orden de la empresa.

En cuanto a la deuda del año pasado, he estado al tanto porque siempre converso con ustedes

En ese sentido, el Ministerio ha dicho que daría una ayuda adicional para que la Intendencia se pudiera poner al día.

Tengo un concepto formado sobre los pases libres y el propietario de la empresa lo conoce. Lamento no haber sido yo el que hubiera hecho ese acercamiento, porque en épocas anteriores, a pedido mío, el Intendente fue hasta la casa del propietario para buscar soluciones. En ese momento, había ciento dieciséis funcionarios. Yo estuve con el Ministro de Trabajo y Seguridad Social de la época, el señor Bonomi, y le expliqué lo que supone tener ciento dieciséis funcionarios en Rivera, que es un pueblo relativamente chico, con cien mil habitantes. Pero hay que tener en cuenta que esos ciento dieciséis funcionarios tienen familias a su cargo. Yo siempre estuve buscando soluciones con la empresa Boreal. Si ustedes y la Comisión me autorizan, yo podría, junto con el Diputado Julio Fernández -que también es del departamento- acercar a las partes para encontrar una solución regional. Me parece que no adelantamos nada con llevar el problema al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, porque el tema de los pases libres es sumamente delicado.

Tenemos que tratarlo de frente. El pase libre tiene que tener un motivo. Nosotros no somos tan ingenuos para creer que todos los pases libres lo tienen.

Creo que este es el momento de solucionar el tema y evitar que en 2012 volvamos a recibir a la empresa Boreal con la misma queja.

Vuelvo a reiterar que creo que la solución está en casa, en que la Intendencia y la empresa con sus asesores se reúnan para discutir. No debemos quedarnos solamente en la charla, sino pasar a la acción.

Creo que debemos realizar algunas gestiones para que el año que viene el dinero del Ministerio de Transporte y Obras Públicas no llegue menguado; es decir, que llegue lo que corresponde a cada empresa.

Lamento que se haya llegado a este extremo en la situación que ustedes están viviendo. Saben que estoy a la orden y me ofrezco para ayudar a encontrar una solución lo antes posible para no empezar el 2012 con el mismo problema.

SEÑOR FERNÁNDEZ.- Sin duda, la empresa Boreal cumple una función pública muy importante en una ciudad extendida. Se trata de un servicio imprescindible para la gente que trabaja y que comúnmente es utilizado por los sectores más humildes de la sociedad riverense.

La situación que se ha venido dando con las motos, con el Taxi 20, etcétera, ha afectado claramente los recursos de la empresa.

El tema de los pases libres fue abordado por la Comisión de Legislación del Trabajo y también en una reunión en Rivera, donde estuve presente, junto con las autoridades departamentales. Asimismo, se planteó el tema del atraso en el pago de los subsidios por los boletos gratuitos. A través de la oficina del Director Felipe Martín se coordinó una reunión con el Intendente de Rivera, con los representantes nacionales, con la empresa y con el Director de Transito de Rivera, para un miércoles. Pero, el Intendente cambió el día y los tres representantes nacionales no pudimos estar presentes. Nos hubiera gustado haber concurrido para saber exactamente cuál es la situación, porque el Ministerio de Transporte y Obras Públicas dice que no debe nada y la Intendencia dice que le debe. Queremos encontrar una salida definitiva a esa situación.

Este es un asunto preocupante. En otras épocas dar pases libres se utilizaba políticamente para conseguir votos. Pero a esta altura del siglo XXI, no creo que la Intendencia necesite de eso; debe hacerlo por otros motivos.

SEÑOR OSTA.- El repartido que nos han entregado dice que el sector urbano vendía veinte mil boletos y hoy pasó a cuatro mil.

Quisiera saber cuántos de esos cuatro mil boletos por día corresponden a la empresa Boreal.

SEÑOR LOTITO.- Los números que se manejan en el informe son todos de la empresa Boreal.

SEÑOR OSTA.- La aclaración viene bien porque en el literal a) del numeral 4º dice que esta situación se ha dado hasta hace pocos años en el sector urbano. Esto podría dar lugar a confusión y se podría pensar que se refiere a todo el sector.

Considero que se ha producido una caída muy importante en el volumen de ventas, que pasó de veinte mil a cuatro mil. Es un elemento importante a tener en cuenta.

Por otro lado, me gustaría saber cuál es el porcentaje que corresponde a masa salarial y a aportes en el presupuesto de la empresa.

SEÑOR LOTITO.- El porcentaje exacto no lo tenemos, pero puedo afirmar que la gran mayoría de los ingresos se destina a sueldos y aportes; el resto, a mantenimiento de los ómnibus, gasoil, etcétera.

SEÑOR OSTA.- Quisiera saber cuál sería la incidencia del subsidio de la Ley Nº 18.180 en el presupuesto de la empresa, si se cumpliera.

SEÑOR LOTITO.- Atento a los números que se manejaron en la empresa, se podrían abonar en forma los salarios y los aportes.

SEÑOR OSTA.- Por lo tanto, con ese subsidio se cubriría todo el presupuesto.

Está claro que lo que ha incidido más en esta situación es la caída de veinte mil a cuatro mil boletos, la masa salarial y, por último, el subsidio que no se recibe. A esto se agrega el famoso tema de los pases libres, que serían mil doscientos y que, según los números que estamos manejando, es lo que menos incide. financiera y económicamente lo que menos incide, más allá de que incidan. Me parece que poner el foco en los pases libres cuando está claro que lo que incide más en el aspecto económico y financiero es lo otro, es no ordenar los temas en función de su importancia. Aquí se han descargado las tintas sobre la Intendencia de Rivera; sobre todo se han hecho apreciaciones de tipo político y se ha dicho que los pases libres son utilizados por correligionarios del Gobierno departamental. Yo creo que esa es una acusación muy grave.

Además, la empresa y el representante legal sabrán que si se hace una denuncia de ese tipo, en primer lugar, hay que probar los hechos y, en segundo término, llevar adelante las instancias judiciales pertinentes. Reitero que la acusación que se hizo es grave, y no sé si ya se han iniciado las acciones judiciales.

SEÑOR PEREIRA.- Quisiera hacer una aclaración con respecto a los 1.200 pases libres que se mencionaron. En realidad, esa cifra debe multiplicarse por dos, porque esos pases se emiten con derecho a acompañante. Cabe destacar que los acompañantes varían; en realidad, la gente va y viene. Inclusive, hay gente que trabaja en el rutero y viene a la ciudad a buscar mercadería para puestos de venta en el interior del departamento utilizando el pase libre. Además, podemos comprobar, si conseguimos la nómina de pases de la Intendencia, que hay funcionarios que manejan el ómnibus Expreso Esperanza -que es un vehículo que lleva a quienes ofrecen asistencia médica y jurídica al interior profundo de la campaña- que tienen pase libre. Entonces, ¿quién debe tener el pase libre? En realidad, una persona con problemas de salud no puede manejar un ómnibus y llevar profesionales a la campaña a suplir necesidades jurídicas, médicas u odontológicas. Nosotros estamos enterados de ello y sabemos que la lista es grande y que se duplica, porque los pases, como dije, se emiten con derecho a acompañante.

SEÑOR OSTA.- Entonces, creo que lo primero que se debe hacer es presentar la información correcta, porque en el documento que nos entregaron figuran 1.200 pases libres, pero parece que son 2.400. De todos modos, si tenemos en cuenta que la venta de boletos cayó de 20.000 a 4.000 boletos, parecería que las causas de la caída del mercado van por otro lado.

Como bien dijo el señor Ridavadia dos Santos, han ingresado una cantidad de medios de transporte alternativos y se ha generado una competencia a través de una empresa de taxis. Digo esto porque me parece que el análisis, con la información que se ha presentado, es un poco más amplio y complejo y creo que no se puede poner el énfasis más importante en los pases libres que, como bien dijo el señor Diputado, está en consideración.

SEÑOR RIVADAVIA DOS SANTOS.- Quisiera decir que el boleto en Rivera a $ 17 es caro, y el servicio es malo, porque estamos desanimados y cansados por este problema; queremos abandonar el servicio urbano para continuar solamente con el servicio carretero. La gente que usa el pase libre nos está provocando una pérdida de $ 15.000 por día, que no entran en los cofres. Esa medida -lo voy a decir públicamente- la votó Tabaré Viera, y nosotros estamos sufriendo. En realidad, no dejo que el abogado le haga un juicio a la Intendencia porque soy riverense de corazón y de sangre. Es imperdonable lo que está haciendo la Intendencia con nosotros; nos hace sufrir. La única salvación que teníamos era la del pago de los boletos de los estudiantes -que ellos reciben gratuitamente- y que se implementó en el año 2007, pero todavía no nos ha entrado ese dinero. En realidad, hemos sufrido. Inclusive, un domingo a las once de la mañana nos tuvimos que reunir con ANCAP porque no teníamos gasoil para salir el lunes de mañana. Entonces, ANCAP habló con la Intendencia y esta prometió entregarnos un cheque en tres días. El sindicato de la Intendencia y los contadores saben

perfectamente la cantidad de boletos que vende cada empresa. Como verán, es imposible trabajar así, y nosotros tenemos los coches y no tenemos deudas, aunque tenemos que reparar los motores de cuatro coches.

También quisiera comentar que los pases corren de domingo a domingo, entonces, la gente se va a pasar el fin de semana bajo el puente de Tranqueras; a veces van cinco personas con los acompañantes. Como verán, la gente usa el pase hasta los domingos, y las líneas de Tranqueras son muy buenas, es la línea madre del Expreso Boreal.

Asimismo, nosotros estamos pagando el toque de andén a $ 128, al mismo precio que la empresa Turil, que cubre el servicio Rivera-Montevideo, que es la mejor línea del país.

Además, se nos obliga a entregar a la Intendencia, por una Ordenanza de 1946, tres pases libres por cada coche al portador. Esos pases no tienen la fotografía del usuario, por lo que pasan de mano en mano. Por eso digo que no tenemos que reunirnos más con ellos, porque estamos cansados de ese sistema. Nosotros queremos bajar el precio del boleto a $ 15, porque no queremos seguir teniendo problemas con la Intendencia y seguir mendigando. Hace muchos años que estamos sufriendo, y queremos que se baje el precio del boleto y que nos den el subsidio que otorga la Ley Nº 18.180. Nosotros queremos tener los coches como antes, llenos de pasajeros. En realidad, hemos perdido a los pasajeros que van al centro de la ciudad a trabajar, porque hay mucho trabajo en Rivera; si uno busca un chofer, un electricista, un mecánico no encuentra porque la gente tiene trabajo, porque lo hacen en moto. Además, queremos eliminar la cantidad de accidentes de moto que se producen en la ciudad de Rivera y dar un servicio de primera línea a esa gente, pero con un boleto a $ 15, más accesible. Si eso se logra se podría llenar el ómnibus en el barrio y dejar a la gente en el centro. Pero, como dije, ya no tenemos pasajeros para el centro, porque la gente va en moto. Además, el coche va lento y los usuarios están desanimados.

Quisiera comentar que la Intendencia de Rivera contrató al ingeniero Lucas Facello para estudiar el tránsito y lo primero que le dijo a Tabaré Viera, cuando era Intendente, fue que con esa cantidad de pases libres la empresa no podía funcionar. Pero el mandato de Tabaré Viera terminó; ahora el Intendente es el señor Marne Osorio y el problema continúa igual.

SEÑOR LOTITO.- Quisiera decir que no le he iniciado un juicio civil contra la Intendencia de Rivera porque el señor Rivadavia dos Santos me ha solicitado en muchas ocasiones que no lo hiciera. Nosotros intentamos, extrajudicialmente, mantener diversas reuniones con la Intendencia y hemos realizado un montón de solicitudes con respecto a los pases libres. Hemos hablado con Directores e Intendentes y no hemos logrado nada porque no nos entregan los informes.

Yo le manifesté a los integrantes de la empresa que la única forma de que la Intendencia tenga en cuenta que está haciendo mal las cosas es iniciándole un trámite judicial a fin de que un Juez determine si lo que se está haciendo está bien o mal. De todos modos, hicimos diversas gestiones como titular de la empresa. La primera gestión que llevamos a cabo fue pedir que se identificara a las personas que utilizaban los pases libres; hicimos tres peticiones y en las tres oportunidades nos contestaron que no estaban obligados a dar informes. También preguntamos por qué razón los pases libres eran innominados, por lo cual se prestaban a pasar de mano en mano, pero nos dijeron que la resolución era de la Intendencia y que a nosotros no tenían que darnos ninguna información.

Entonces, luego de las gestiones que realicé en la Intendencia y de haber obtenido esas respuestas, nos reunimos y tomamos una medida muy antipática, lo reconocemos: decidimos que no íbamos a recibir más pases libres, y emitimos un comunicado por la radio y pusimos avisos en los ómnibus. Creo que comenzamos con esa medida el 1º de junio y el día 2 subieron los escribamos de la Intendencia a las unidades para constatar lo que pasaba. Luego de que se bajaron los escribanos subieron los inspectores de tránsito y nos aplicaron multas muy elevadas. Por tanto, tuvimos que seguir recibiendo los pases libres porque no podíamos pagar las multas que nos estaban aplicando que eran muy altas.

Contestando la pregunta realizada por el señor Diputado Núñez, quiero decir que siempre hemos tenido la intención de charlar y de buscar una solución con la Intendencia de Rivera y sus diferentes actores. Pero hace aproximadamente un mes mantuvimos la última reunión y nos dijeron que si bien la nueva reglamentación relativa a los pases libres ya estaba aprobada, para poner en práctica el nuevo sistema, iban a demorar

aproximadamente dos meses. Además, nos dijeron que cuando comenzaran a implementarlo iban a revisar diez pases libres por mes. Así que van a pasar algunos años para que se solucione el problema, porque tienen 1.200 pases para revisar.

Por todo esto es que nosotros seguimos luchando en diferentes ámbitos, porque la Intendencia no tiene ánimo de llegar a una solución.

Por último quiero decir que cuando dijimos que los correligionarios del Gobierno departamental usan una gran cantidad de pases libres lo hicimos porque tenemos las pruebas suficientes, las cuales fui acumulando para realizar el juicio civil En realidad, tengo las pruebas y por eso incluí ese tema en el informe.

SEÑOR NÚÑEZ.- Lamento mucho que se usen nombres propios, como el del señor Tabaré Viera o el señor Marne Osorio, porque el Gobierno es un todo y no podemos identificar a una sola persona si hay un equipo detrás.

Creo que se hizo una acusación muy fuerte, pero si el doctor Lotito dice que tiene pruebas, no voy a dudar. Lo único que quería resaltar es que siempre estuve a las órdenes de mi amigo Rivadavia dos Santos y le manifesté que siempre haría lo que pudiera. Lamento que la Intendencia le haya dado tan poca importancia a un tema de estas características. Además, cuando hablé con el Ministro le dije que no iba a defender a Rivadavia dos Santos, sino a 116 obreros que tienen una familia detrás. La gente a veces se equivoca y cree que uno quiere defender a una persona determinada, pero no es así, porque lo que se quiere defender es la mano de obra.

Reitero que lamento mucho que se hayan usado nombres propios y que se haya dicho de una forma agraviante que los pases libres son dados indiscriminadamente. De todos modos, quiero decir que el señor Rivadavia dos Santos sabe que siempre consideré el tema de los pases libres porque creo que hay que encontrar una solución para este problema. Por supuesto, la solución que se aplicó y que fue mencionada por el doctor Lotito es como una burla; yo no actuaría de esa manera, y pienso que podríamos hacer un puente para buscar una solución lo antes posible.

Lo único que puedo decirles es que cuando llegue a Rivera voy a elevar el informe, por supuesto, con la autorización del Presidente de la Comisión.

En realidad, lamento que se haya llegado a esta instancia, y más lamento que se diga que actualmente la empresa tiene 84 funcionarios, porque cuando concurrí al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social para hablar de este tema había 116.

SEÑOR OSTA.- Quiero referirme al último punto considerado por el asesor jurídico de la empresa.

Me gustaría saber si el señor Lotito dijo exactamente que se entregaron 1.200 pases libres a los correligionarios del Intendente de Rivera. En todo caso, quisiera saber cuáles son los criterios, porque me interesa avanzar en este tema. Digo esto porque nadie puede saber si el que tiene un pase libre vota al Frente Amplio, al Partido Nacional, al Partido Colorado o al Partido Independiente. El hecho de que una persona vote a un partido político y tenga un pase libre no significa que esté en medio de una situación ilegal o anormal. Del mismo modo, tampoco podríamos decir que si mañana alguien que es notorio votante del Partido Nacional, del Frente Amplio o del Partido Independiente y tiene un pase libre lo obtuvo por un acuerdo político. Reitero que la acusación es lo suficientemente grave, por tanto deberíamos conocer el criterio por medio del cual se entregaron esos 1.200 pases libres. Digo esto porque quizás puedan darse derivaciones judiciales, no en el ámbito civil, sino penal. En realidad, la gente está acostumbrada a difamar y a hacer atribuciones, lo que puede llevar a que el tema no solo deba dilucidarse en el ámbito civil.

Digo esto porque creo que se está tratando de alimentar una situación suspicaz bajo el concepto relativo del término "correligionario". Creo que todo esto está teñido de un manto de subjetividad y me gustaría saber cómo se manejan estos temas que son bastante objetivos.

Por otro lado, está claro -por lo que se ha dicho- que lo que más incide en el tema de la masa salarial es la imposibilidad de cumplir con el laudo y las derivaciones que ello ha tenido en el BPS, que han terminado en ejecuciones. Y sobre eso no se pone el énfasis que se debe poner. Yo sé que es difícil negociar con los

sindicatos, con la UNOTT, e ir contra el laudo; sé que es una tarea titánica y entiendo la problemática que expuso el señor Rivadavia dos Santos y la angustia que genera llevar una empresa cuando se debe cumplir con los trabajadores y realizar los aportes, teniendo en cuenta que antes se vendían 20.000 boletos y ahora se venden 4.000 y los mercados cambian. Por supuesto, nosotros no somos insensibles ante lo que se está reclamando, pero lo que quiero decir es que esta Comisión tiene la obligación -en función de la información que se ofrece- de señalar que las incidencias más importantes en esta problemática han sido los cambios de mercado y los problemas laborales. A mi juicio, en este caso debería hacerse una excepción, porque eso fue fruto de una negociación sindical. Además, creo que se debe revisar este tema, si se busca un equilibrio, a los efectos de que nueva normativa que se está desarrollando logre contemplar los intereses.

Por todo esto traté de objetivizar la discusión, descartando elementos subjetivos y apreciaciones políticas, que si bien se tiene derecho a hacer, creo que no ayudan a alcanzar una solución, que es lo que esta Comisión quiere ayudar a lograr. Lo que esta Comisión pretende es encontrar una solución y no entrar en conflictos de juicio de valor que no se deben hacer aquí, sino en otro ámbito.

SEÑOR SARAVIA.- Me parece que nos hemos ido desviando del tema que motivó que la empresa Boreal solicitara esta entrevista con la Comisión.

Naturalmente, en una charla de este calibre se van dando otros tema -llamémosle locales o personales- que escapan del ámbito de la Comisión y del ámbito nacional. De esta forma podemos terminar haciendo algunos comentarios poco adecuados. Los que somos de campaña sabemos que las cosas a veces se dan de una manera que no es la mejor y que se plantean situaciones en un momento que no es el adecuado.

Si se encuentra una forma para que se arreglen las diferencias de plata y de demora de pagos -si es que existen- entre la Intendencia y la empresa, y se pueda cumplir con el subsidio del boleto de estudiante, de nada sirve que la Comisión analice qué es más importante, la baja a 4.000 boletos por día o a 6.000 o si la diferencia del laudo se puede o no pagar.

Yo entendí que la empresa Boreal S.A. planteaba qué posibilidades tiene esta Comisión de facilitar que lo que está establecido en las leyes como pago de subsidio a los distintos tipos de boletos -no sé cómo se traslada al departamento de Rivera a través de la Intendencia- se cumpla. Como tenemos la suerte de tener dos Diputados de Rivera en la Comisión, creo que eso podría facilitar.

Si no entendí mal, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas estaría cumpliendo razonablemente, pero las transferencias no llegan en tiempo y forma. Por eso me parece que deberíamos concentrar la atención de la Comisión en lo que efectivamente pueda hacer. Además, la Comisión puede servir de nexo para que los dos Diputados de Rivera mantengan una conversación más seria porque, como conozco mucho las Intendencias -porque salvo en este período he estado en la de mi departamento durante quince años-, sé que muchas cosas a veces se manejan mejor y otras veces peor. Es claro que aunque sea por un dicho, y no algo por escrito, si se anuncia que se van a poner a disposición las líneas, con eso desequilibramos las posibilidades, salvo que estemos dispuestos a quemar los puentes y a iniciar acciones judiciales contra la Intendencia, lo que no sirve a ninguna empresa. Esto no solo se repite en todos lados con el transporte sino que también se da con las licitaciones de obras. En campaña, una empresa que reclama una licitación, aunque tenga derecho, ¡que se olvide durante ese período de presentarse a nuevos llamados!, más allá de que no quiera otra cosa más que la aplicación bien hecha de las normas legales que permiten ir dirigiendo los objetivos hacia los que se va.

Creo que cumpliríamos una buena tarea si facilitamos que los Diputados del departamento puedan encontrar una solución al tema con los representantes de la Intendencia y la empresa. En el día de ayer concurrió el señor Ministro a la Comisión, y por tanto nuestra capacidad de comunicación -que no debe ser mal entendida; no tiene autoridad de mandato- ayudaría a facilitar las gestiones que sean necesarias. Somos una herramienta más dentro del contexto de lo que se puede hacer. Nuestra tarea es hacer proyectos de ley y controlar al Poder Ejecutivo, y no otra cosa. Lo demás lo hacemos con la mejor buena voluntad tratando de que los intereses se vayan correlacionando a fin de solucionar los problemas. Personalmente creo que si hoy nos pidieran que la Comisión participara directamente ante la Intendencia o ante el Intendente no seria posible porque no es tarea nuestra. Lo podemos hacer en forma voluntaria, por amistad, por contacto, pero no porque sea una tarea de la Comisión. La empresa tendrá su posición, la Intendencia la suya y hay una diferencia aparente de dinero que podría ayudar a que se emparejen las cosas. Más allá de lo que la Intendencia esté haciendo, avalado por la Junta Departamental, por ejemplo con los pases libres, este es un tema muy departamental que tiene

incidencia, pero que difícilmente desde aquí podamos solucionar. En cambio, hay cosas sobre las que la Comisión puede tener una injerencia más importante, como el hecho de que la plata no llegue a tiempo o si no se paga el subsidio del boleto de estudiante. Los Diputados que representan al departamento de Rivera -de dos partidos-, como han dicho, tienen la capacidad de generar un ámbito de conversación y de entendimiento, y eso facilitaría el encuentro de soluciones. Los Diputados tendrían una oportunidad importante para manejarse en un tema que es grande, porque estamos hablando de que cuatro mil personas se mueven a través de los ómnibus urbanos de Boreal. Es un tema que podríamos considerarlo como social.

Es la primera vez que escucho que quieren bajar el boleto. A mí me alegra que la empresa esté en condiciones de decir que puede reacomodar u ofrecer oportunidades distintas, e inclusive facilitar una rebaja del boleto que permita a todos trabajar en mejores condiciones.

Me parece que cumpliríamos una buena tarea si somos una herramienta posible y si los Diputados del departamento -que han manifestado mucho interés en el tema- son capaces de arbitrar para que las partes, que tienen que juntarse y entenderse, no solo se junten sino que sientan que es necesario un equilibrio y una solución a los problemas planteados. Entiendo perfectamente que no se quiera iniciar una acción judicial, porque como abogado la veo clarísima. Es más: yo me animaría a ir hasta a la instancia de las denuncias penales contra los jerarcas que toman determinaciones, en caso de que estas sean como las ha planteado el doctor Lotito. Digo esto porque me parece que hay un abuso de poder indiscriminado en general. Creo que lo que interesa es que la empresa pueda trabajar, que se entienda mejor con quien tenga que controlarla, que es la Intendencia, y que el resultado de eso sea un mejor servicio y atención, y que la gente pueda utilizar correctamente un servicio público, como lo es el transporte colectivo.

SEÑOR SILVA.- Con respecto a los pases libres quiero decir que existen claras pruebas de que hay funcionarios, y hasta secretarias que los utilizan. Yo como inspector de la empresa los he retirado.

Los 1.200 que son gratis representan una pérdida para la empresa. Por esta situación hace dos años que venimos luchando, de reunión en reunión en Montevideo, con la Intendencia y con el Ministerio, y no se aclara nada. El otro día hablé con el señor Felipe Martín, idóneo en este tema, pero que no es el responsable de este problema. Cuando se pregunta al Intendente, el señor Marne quién es el responsable de los pases libres responde que es el BPS. Entonces, nos preguntamos de quién es funcionaria la persona que da los pases libres: ¿del BPS o de la Intendencia? Es de la Intendencia. Entonces, la responsable es la Intendencia. En definitiva, la que pierde es la empresa. Nosotros, como empleados nos preguntamos hasta cuándo va esto. ¿Hasta el mes que viene o hasta la semana que viene?

Somos ochenta y pico de empleados dependiendo de lo que piense él y de que ponga plata de afuera para que la empresa siga subsistiendo. Entendemos que si la Intendencia larga un pase libre que se haga responsable, y que dé el subsidio.

SEÑOR OSTA.- Lamento que el señor Diputado Saravia se haya retirado de Sala, porque todos los elementos que hemos estado discutiendo surgen del documento presentado por quienes nos visitan. Acá no hay elementos extraños ni información que se haya manejado desde fuera de este documento. Todas las preguntas y comentarios los he hecho en función de la información que ha suministrado la empresa. Por tanto, alegar que nos hemos ido por las ramas es una apreciación que no corresponde.

Por otra parte, quiero decir que quien se ha ofrecido para la búsqueda de acercamientos a nivel departamental ha sido el señor Diputado Núñez. Nos parece bien en función del conocimiento que se tiene a nivel de departamento, de las trayectorias y del conocimiento personal, pero creo que no es bueno lesionar con acusaciones y elementos subjetivos. No busco una solución al tema con algunos elementos que puedan generar fricción o conflicto. Insisto: nosotros, representantes nacionales, como Comisión del Poder Legislativo, que legisla, controla y representa al pueblo en general, lo que podemos hacer es defender el interés general. No asisto aquí para dar consejos jurídicos a la empresa -que por lo visto tiene un buen abogado-, y simplemente lo que hago es advertir sobre la información que se nos suministra.

Nosotros no defendemos empresas ni venimos a quedar bien con ustedes. Esa no es mi función. De acuerdo con la información que se está dando, objetivizamos la discusión. Este es un tema de números: Esto no es poesía, no es literatura ni es verso. Esta no es una discusión sobre el origen, si algunos son de la campaña y

otros de la capital. Aquí se están manejando números, cuya incidencia más importante está en la masa salarial, en la imposición de una parte que no se ha podido cumplir y las derivaciones que ha tenido en el BPS. En la realidad han terminado en ejecuciones. Creo que esa es una instancia en la que el Parlamento puede ayudar.

Yo no excluyo escenarios. Creo que hay un escenario que tiene un claro componente departamental, como los pases libres y la negociación con el Municipio. Y hay otros elementos que tienen un componente nacional, como los que mencioné anteriormente. Por eso preguntaba cuáles eran los componentes del presupuesto. Si se van corrigiendo parte de estos problemas se va a llegar a una solución que va a ser más o menos acorde para todos. Me consta -porque los conozco- que el profesor Tabaré Viera y el señor Osorio no tienen ningún tipo de animosidad personal.

También es importante que a nivel nacional se puedan corregir estas cosas. Si por ejemplo en un subsidio se ha producido alguna omisión habrá que ver la forma de corregirlo para que ese subsidio se traslade. Como muy bien dijo el señor Dos Santos, hay que considerar la angustia de tener que hacer frente a la masa salarial, cuando sabemos que es un tema de seres humanos y no de ejes y de gomas.

El objetivo de la fundamentación que hemos expuesto es ponderar las causas y canalizar los diferentes mecanismos de solución. En lo que más podemos ayudar es en el aspecto nacional -en esto tenía razón el señor Diputado Saravia-, tanto para ver cómo juegan el Ministerio de Transporte y Obras Públicas en el tema de los subsidios, laudos y demás. Y también en la cancha departamental, como decía el señor Diputado Núñez, y calculo que el otro Diputado de Rivera también lo comparte.

Me parece que objetivizando la información y generando un espacio de análisis objetivo, sin acusaciones, podemos llegar a dar una mano y encontrar una solución, que entiendo que es lo que quieren la empresa y la Intendencia.

SEÑOR FERNÁNDEZ.- El amigo, Representante de Rivera, Diputado Núñez se ha ofrecido para hacer esos contactos, lo que ha hecho en otras oportunidades, según lo ha expresado. Si es necesario también estoy dispuesto a acompañarlo para buscar caminos de encuentro para solucionar los problemas planteados, teniendo en cuenta que Rivera necesita un servicio público como el que existe. Por supuesto que hay que mejorarlo. Y si es posible bajar el costo del boleto será mejor para los sectores que lo utilizan. Si se considera oportuno, estamos dispuestos a participar para dialogar con las autoridades departamentales junto con la empresa.

SEÑOR DOS SANTOS.- Actualmente el boleto a los jubilados cuesta $ 8 y el común $ 17. Si todos los que suben al coche pagan un boleto de $ 15 sale bien. Queremos conseguir la diferencia de $ 8 a $ 15, y que se terminen los pases libres. Solo queremos eso, seguir trabajando y renovar la flota.

SEÑOR PRESIDENTE.- Creo que ha quedado bien claro el planteo. También es claro que hay disposición de los compañeros de la Comisión que viven en el departamento para trabajar el tema. Si consideran que nuestra presencia puede ser útil, estaríamos dispuestos a viajar.

SEÑOR OSTA.- Quiero señalar que quedarían pendientes las gestiones ante el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y a nivel sindical, a los efectos de que se pueda lograr alguna flexibilización en el laudo para una empresa que básicamente está muy ahogada por ese tema.

SEÑOR LOTITO.- Agradecemos mucho que nos hayan recibido.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quedamos a la orden para participar en una reunión en Rivera con los señores Diputados Núñez, Fernández, Sander y con quien nos quiera acompañar, para encontrar una solución esta problemática.

Agradecemos la participación y nos mantendremos en contacto.

(Se retira de Sala la delegación de la empresa Boreal S.A.)

(Ingresa a Sala una delegación de Ediles de la Comisión de Obras de la Junta Departamental de Colonia)

—— La Comisión tiene el gusto de recibir a una delegación de Ediles de la Comisión de Obras de la Junta Departamental de Colonia, integrada por las señoras Silvina Amus, Nibia Duarte, por el arquitecto Héctor Blanco y los señores Marcel Bonnet y Carlos Laguarda.

SEÑOR BONNET.- Nuestra petición refiere a la escollera de Boca del Cufré, que es un tema de larga data.

Esta escollera se empezó a construir en 1994 y se dejó la obra en 1996; nunca se finalizó.

La arena fina va desde el Santa Lucía hacia Colonia pero, según algunos estudios, este paredón resta la llegada de treinta y cinco mil metros cúbicos por año a las costas del departamento.

La Comisión de Obras solicitó hacer una reunión extraordinaria en el departamento para analizar esta problemática. Empezamos a trabajar con la Dirección Nacional de Hidrografía, que nos dijo que como no se puede hacer una adjudicación directa, se hizo un llamado a licitación para hacer el refulado de arena. Nos parece que no hay mucha voluntad en el departamento para solucionar esta situación, porque se habilita una cantera de piedras a Montes del Plata, que se podría haber negociado.

Con el correr de los años estamos viendo el deterioro que sufre la costa de Colonia. La falta directa de arena está llegando hasta Santa Regina. Según algunos estudios, esto sucede por la falta de arena fina que se está acumulando del otro lado del espigón.

En el período pasado el ex Ministro Rossi dijo que eso era un desastre, un disparate, que había que sacarlo, pero obviamente eso tiene un costo. Tal vez haya voluntad para reparar eso, pero lo que no hay es dinero.

La escollera tiene cuatrocientos metros de largo y nosotros pretendemos que al menos doscientos metros se puedan sacar. Esa escollera no tiene cimientos, son piedras tiradas sobre la arena que fueron encastrándose. El Intendente de San José puso balasto a la mitad de la escollera y también luces; quedó convertida en un paseo. Además, se certificó a la playa de San José como playa natural. En cambio, nosotros estamos pagando consecuencias terribles. Algunas de nuestras costas que eran seguras, hoy están llenas de pozos, de juncos.

La Comisión de Obras de la Junta Departamental de Colonia, que está representada por los tres partidos, solicita que los señores Diputados se hagan presentes en el lugar para que vean directamente lo que está sucediendo. Vamos a dejar fotos y otros materiales a la Comisión que documentan lo que estamos diciendo, pero al ir al lugar nos damos más cuenta de lo que está sucediendo y de los daños que se han producido.

Agradecemos que nos hayan recibido.

SEÑORA REISCH.- Reitero el agradecimiento realizado por el compañero.

Quiero señalar que no solo venimos representando a la Junta Departamental, conformando la Comisión de Obras, sino también al pueblo de Colonia en su totalidad, que tiene mucha expectativa con este problema que tenemos instalado. Si bien es un tema heredado, tanto por las Administraciones nacionales como departamentales, no deja de ser sumamente grave. Desde el punto de vista ambiental, considero que debe ser el problema más perjudicial para el departamento de Colonia.

Como se dijo anteriormente, esta escollera se comenzó a construir en 1994. Si bien en ese momento se solicitaron estudios de impacto ambiental, de transporte de arenas, etcétera, no se lograron resultados; pese a ello, se empezó a construir igual. Lo que primero iba ser un espigón de doscientos metros, terminó siendo una escollera de cuatrocientos metros. Además, no tiene fundamentación, ni los laterales -como se dice técnicamente- para que protejan del oleaje y carece de otros elementos, todo lo cual hace que no sea segura. La obra no se ejecutó como se debía. Vamos a proporcionar a la Comisión el material de los estudios técnicos.

La construcción de esta escollera se hizo a raíz de un asesoramiento de la Dirección de Puertos del Gobierno de España que planteaba la conveniencia de que en la costa uruguaya se instalaran puertos deportivos cada

treinta kilómetros. El último puerto sobre la costa de Colonia es el Puerto de Juan Lacaze, también llamado Puerto Sauce y a treinta kilómetros de allí era el lugar ideal. La idea era canalizar el arroyo Cufré para tener un acceso a un puerto deportivo y para eso se tenían que construir dos escolleras. Se construyó la primera y, como se acabaron los rubros, no se pudo hacer la segunda. El Puerto también tiene deficiencias técnicas, está mal construido y no puede ser utilizado como tal. La única escollera que se hizo en la desembocadura hace que se acumule la arena del lado de San José en perjuicio de las costas de Colonia. Según los estudios técnicos de los ingenieros, estamos perdiendo diez metros de costa por año.

Como vecina y usuaria del lugar, realmente vemos que las costas de Colonia han tenido un perjuicio exponencial, porque cada año que pasa la pérdida es mayor.

Todos saben la importancia del departamento de Colonia para el país y para el turismo. Este tema no solamente está perjudicando a la parte turística, sino también a las inversiones en esa zona, que lógicamente han perdido valor desde el punto de vista social. Hay menos turismo y este hecho hace que la gente que está radicada en el lugar -que son alrededor de tres mil personas- ya no preste tantos servicios, y se genera un problema social debido a la falta de trabajo. Lógicamente, para la gente de la zona el disfrute no es el mismo.

Como residente permanente sé que este es un problema de hace muchos años, pero créanme que ya no tenemos más margen para tratar de encontrar una solución a este problema.

Nuestra preocupación es muy grande y por eso hemos estado reunidos con el Ministro de Transporte y Obras Públicas y hemos tratado de tener contacto con el Ministro de Turismo y Deporte. Inclusive, en el período pasado el ex Ministro Rossi trató de hacer una reunión en conjunto con la Intendencia de Colonia y de San José y con ambas Juntas Departamentales. Lógicamente, el interés de San José es que la escollera permanezca porque ha ganado costa. Pero nos duele que ante un conflicto de esta naturaleza, un Ministerio, asesorado por el LATU, haya declarado ese lugar como Playa Natural Certificada. Imagínense cómo nos sentimos quienes estamos del otro margen del río al ver que se creó una playa en base al perjuicio de nuestro departamento y, encima, la declaran Playa Natural Certificada; además el Intendente se toma la potestad de hacer un paseo sobre la escollera. La verdad es que es un lindo paseo, con hermosos bancos, iluminación, y en la arena ganada se hicieron canchas de voleibol, de fútbol. Que vayan las autoridades del Ministerio -como lo hicieron hace dos años- a inaugurar el paseo sobre esa bendita escollera para ellos y tan perjudicial para nosotros, nos duele mucho.

A nosotros nos gustaría -cuando digo nosotros me refiero al pueblo de Colonia- que ustedes concurrieran al lugar. Vamos a dejar un CD con fotos, con la explicación técnica y una cantidad de documentación. Pero ustedes no se pueden imaginar a través de las fotos lo que es eso hoy en día y el perjuicio que está ocasionando a los colonienses.

Como bien dijo el ex Ministro Rossi, esto hay que sacarlo. No hay una palabra desde el punto de vista técnico que pueda decir lo contrario. Esto hay que sacarlo. Sabemos que eso cuesta US$ 8:000.000 y sabemos lo que son las arcas del Estado. Nosotros no apostamos a sacarlo en su totalidad, pero por lo menos, como habíamos planteado al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, vamos a empezar a sacar un tercio de escollera y dentro de otros años otro tercio; es decir, ir sacándola de a poco y, mientras tanto, ir permitiendo el pasaje de arena de San José a Colonia, que aunque le va a costar muchos años recuperar lo perdido, por lo menos no seguiría avanzando a lo largo de la costa el gravísimo deterioro que tenemos actualmente.

Reitero que el sentir del departamento es que ustedes se hagan presentes en el lugar. No queremos que se sientan responsables de buscar la solución, porque ustedes son la parte legislativa y no ejecutiva. Como Comisión de Obras del Departamento, creemos importante que vayan al lugar y vean con sus propios ojos el problema que tenemos hoy. Sería bueno contar con apoyo del Ejecutivo nacional y departamental para encontrar una solución a este problema, que si bien es heredado, no deja de ser grave.

SEÑORA AMUS.- Solo quiero decir que -si bien los datos técnicos figuran en el CD que hemos elaborado -la idea que tiene todo el mundo es que el mar se lleva la arena, lo cual podría pasar porque el canal es bastante amplio, pero en este caso sucede lo contrario, ya que la arena se está acumulando de un lado y no puede pasar para otro. En este caso, la arena fina se acumula hacia adentro y no puede pasar hacia la costa.

Es importante destacar esto porque la mayoría de la gente cree que como la arena es fina puede correr libremente y que no se generará ninguna dificultad. En realidad, esos cuatrocientos metros hacen estragos y a esta altura el daño, tal como dijo la señora Reisch, es exponencial.

SEÑOR FERNÁNDEZ.- Quisiera saber si tienen algún informe de la Dirección Nacional de Hidrografía con respecto a ese problema.

SEÑORA REISCH.- Hay infinidad de estudios de la Facultad de Ingeniería y del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. También hay mucho material recogido por varios Diputados de los dos departamentos, que pidieron informes en la Cámara de Representantes. Recuerdo que el entonces Diputado Sellanes -Representante del Frente Amplio por el departamento de San José- fue uno de los primeros en pedir informes, ya que estaba muy preocupado por este tema. O sea que dentro de la Cámara hay expedientes internos que tienen documentación sobre este tema. De hecho, mucha de la información que tenemos la hemos obtenido a través del material que ha reunido la Cámara de Representantes.

En realidad, todos los estudios técnicos apuntan a lo mismo, que la escollera no debería estar pero, lamentablemente, está construida -es un problema heredado- y creo que llegó el momento de buscar alguna solución en este momento. Nosotros queremos que se empiece a transitar el camino hacia una solución definitiva, aunque se haga por etapas.

SEÑORA DUARTE.- La última respuesta que obtuvimos de la Dirección Nacional de Hidrografía fue que se había realizado una llamado a licitación -tal como dijo el señor Bonnet- para refulado de arena, que se sabe que no va a dar resultado. Sabemos que aunque se trabaje en eso no se va a solucionar nada; en realidad, sería algo paliativo, pero dificultoso y temporal.

SEÑOR BLANCO.- Quisiera hacer una puntualización, porque me imagino que muchos deben estar sorprendidos por lo que sucede; por lo menos yo me sentí sorprendido.

Uno tiene la idea de que un río o un arroyo lleva la arena en el mismo sentido que va el agua; eso es lo normal. Pero el modelo del estuario del Río de la Plata funciona al revés: el agua corre del oeste hacia el este, y la arena corre en sentido contrario. En lo personal, esa información fue verdaderamente importante y absolutamente inesperada.

Con esto no quiero decir que cuando se hizo la escollera no se disponía de esta información; a lo mejor se tenía y se valoró inconvenientemente. Ese es el motivo por el cual se está generando este terrible daño. En la playa Los Pinos, que forma parte de la cadena de playas de Colonia -también tenemos Brisas del Plata, Santa Regina, Fomento y otras-, había una plantación de pinos, obviamente, artificial, que era lo que distinguía al balneario, y con el correr de los años, después de que se construyó la escollera, las filas de pinos se fueron cayendo. Obviamente, los estudios técnicos son muy importantes y que la Facultad de Ingeniería haya confirmado el modelo que acabo de exponer también lo es, pero la caída de los pinos es algo que rompe los ojos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Muchos de los integrantes de la Comisión son Representantes del interior por lo que en ocasiones es difícil reunirlos a todos, pero vamos a hacer lo posible para concretar una visita, ya que nos interesa ver el problema in situ, más allá de quedarnos con la información que nos puedan dejar.

En realidad, lo que nos interesa es lograr una solución porque, según lo que pude averiguar, se aprobó una obra que nunca debió haberse hecho.

De todos modos, debemos tener en cuenta que el hecho está consumado, aunque se sepa que parte de la obra está dañando parte de la costa. Además, sobre esa obra se construyó un paseo, lo que genera otro hecho que es difícil de solucionar.

Sin duda, creo que debe haber alguna solución que contemple todas las posibilidades, pero para empezar quisiéramos visitar el lugar para ver lo que sucede. De pronto, la semana que viene podemos arreglar algún

encuentro a través de la Secretaría.

Asimismo, vamos a realizar algún contacto con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas para saber si además del refulado de arena se puede hacer alguna otra cosa que permita que la arena se traslade para el otro lado y las playas que ustedes quieren defender no se degraden más. Estas cosas se hacen en todo el país, algunas con mayor éxito y otras con menos.

SEÑORA REISCH.- Quiero aclarar que el paseo no cubre toda la extensión de la escollera, sino los primeros ciento cincuenta metros. De todos modos, creemos que si algo se hizo sobre una construcción que está mal, ello no modifica en nada lo que hay que hacer.

Por otro lado, quiero decir que la Comisión de Turismo de esta Cámara concurrirá el 23 de este mes para mantener contacto con los vecinos de lugar, con la Comisión de la Costa del Inmigrante y con un grupo de medio ambiente. La reunión se llevará a cabo en la Ciudad de Nueva Helvecia y luego concurrirán al lugar que está sufriendo este daño.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión tomará una resolución al respecto y quizás combine la visita con la Comisión de Turismo a fin de ir todos juntos.

SEÑORA REISCH.- Vamos a hacer entrega de un resumen muy escueto sobre todo lo que se ha hecho. Por supuesto, podemos ampliar la información, ya que contamos con los estudios realizados. También vamos a dejar un CD que contiene todo lo que ha hecho la Comisión de la Costa del Inmigrante; el CD tiene fotos que ilustran el problema.

Por último, en nombre de los compañeros presentes y de la Junta Departamental y del pueblo de Colonia, fundamentalmente, queremos agradecer a la Comisión por habernos recibido. También queremos que sepan que para nosotros esta instancia fue muy importante y que abrió las puertas para seguir trabajando juntos.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas agradece la presencia de los ediles de la Comisión de Obras de la Junta Departamental de Colonia.

(Se retira de Sala la delegación de ediles de la Comisión de Obras de la Junta Departamental de Colonia)

—— Si los compañeros de la Comisión están de acuerdo, podríamos hacer esa visita el día 23 junto con los integrantes de la Comisión de Turismo. Por supuesto, no quiero comprometer a los compañeros de Rivera o Melo, pero de pronto algunos podemos asistir para conocer la situación y tratar de encontrar alguna solución. De pronto, además del refulado, se puede hacer alguna otra cosa.

Se levanta la reunión.